

Transformation du tissu urbain de la ville de Rimouski entre 1948 et 2004

Tristan CARON¹
Pierre-André LALANNE^{2}*
Antoine MORISSETTE³

Introduction

Depuis la seconde moitié du 20^e siècle, la répartition spatiale des différentes fonctions urbaines de Rimouski a grandement évolué, ce qui est révélateur de la dynamique de ce territoire. Le paysage de la ville de Rimouski est marqué par le développement et l'intensification de l'étalement urbain au cours des dernières décennies. Ce développement s'est d'abord effectué le long de la zone côtière pour ensuite se répartir au sud de la voie ferrée et à l'ouest de l'avenue de la Cathédrale. Cette croissance peut rapidement devenir désordonnée lorsqu'elle n'est pas encadrée par des réglementations adéquates en matière d'aménagement du territoire. La présente étude vise à évaluer l'évolution de l'urbanisation de la ville de Rimouski entre 1948 et 2004. Pour ce faire, elle se penche sur l'évolution et la migration des différentes fonctions urbaines du centre-ville. L'analyse spatiale de ces changements est mise en relation avec le développement de la réglementation en matière d'urbanisme à Rimouski et de façon plus générale, à l'échelle provinciale. Dans ce sens, Rimouski a adopté un premier plan d'urbanisme en 1961⁴, ce qui coïncide avec l'achèvement des travaux de remblai servant à la construction

du boulevard Saint-Germain au début des années 1960. La modification du paysage urbain est aussi affectée par la promulgation de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme par le gouvernement provincial en 1982⁵. Considérant que la densification du centre-ville s'est faite majoritairement avant 1948, il est pertinent d'analyser comment s'est fait le développement puisqu'il est majoritairement antérieur à l'application de cette loi. La problématique est donc l'étude de l'évolution de la zone côtière rimouskoise en relation avec les facteurs qui sont venus la moduler, sur un intervalle s'étirant de 1948 à 2004 en utilisant, entre autres, les photographies aériennes du secteur datant de 1948 à 2004⁶. L'intervalle étudié a été choisi en fonction des couvertures aériennes disponibles. La dernière couverture aérienne, soit celle de 2004, a été utilisée afin de rendre compte de l'évolution au cours de la décennie 1990-2000. Les modifications de l'aménagement du territoire, des législations et de l'organisation municipale ayant eu cours après 2000 ne sont pas traitées dans le cadre de cette étude.

Secteur à l'étude

Le territoire de la ville de Rimouski sur lequel se penche cette étude se

divise en deux zones illustrées à la figure 1. La première zone est située sur le littoral de Rimouski entre la rivière Rimouski à l'ouest et la Montée Industrielle-et-Commerciale à l'est, alors que les limites sud et nord correspondent respectivement à la rue Saint-Pierre et à l'estuaire du Saint-Laurent. La zone 1 permet d'étudier l'évolution du centre de la zone côtière rimouskoise. La zone 2 est située au sud-est du centre-ville, au niveau de l'actuelle *Cité des Achats*. Cette zone fut incorporée à l'étude – pourtant davantage axée sur le centre-ville – car elle permet d'évaluer la tendance à la migration des fonctions commerciales de l'espace littoral vers la *Cité des Achats*. Le territoire à l'étude se concentre donc sur les districts centraux de Rimouski soit les districts Saint-Germain, Saint-Pie-X et la partie orientale de celui de Rimouski-Est.

La ville de Rimouski est établie en majorité sur des sédiments meubles, soit sur des dépôts marins⁷. Sous cette couche de dépôts meubles, il y a un soubassement rocheux constitué de roches sédimentaires qui remplissent une fosse marine datant du précambrien⁸. C'est dans la couche de sédiments meubles qu'a été formée une succession de

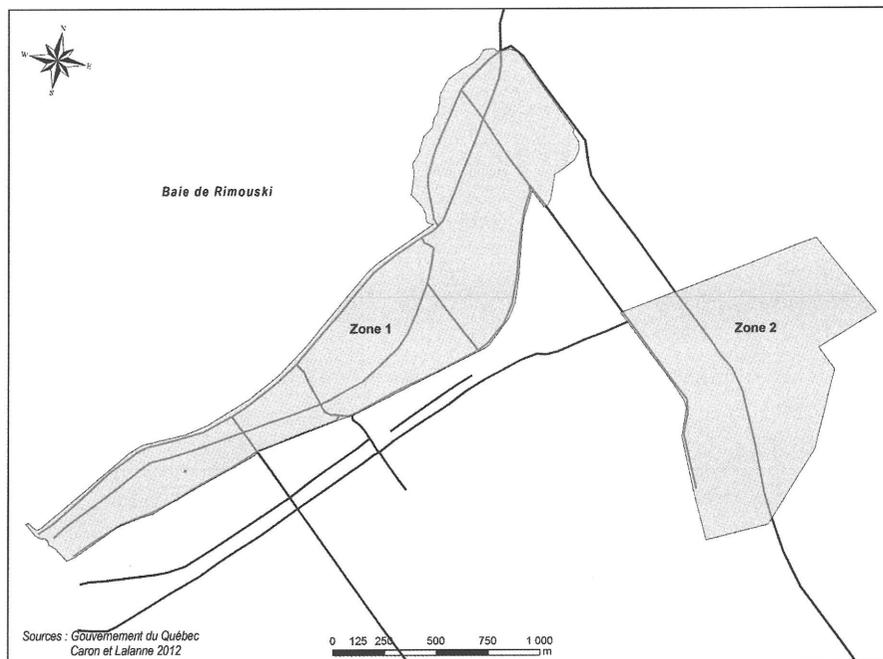


Figure 1 : Carte des zones à l'étude

terrasses marines. Actuellement, le trait de côte de la baie de Rimouski est majoritairement artificialisé puisque seul un secteur à proximité du carrefour Rimouski est partiellement naturel, soit le quartier résidentiel qui se retrouve entre le boulevard Jessop et l'estuaire du fleuve Saint-Laurent. En effet, les importants travaux de remblaiement, ayant débuté dès 1950 et s'étant terminés au début des années 1960, ont profondément modifié le littoral rimouskois⁹. La mise en place du remblai et la construction du mur de soutènement ont artificiellement avancé le trait de côte. Aujourd'hui, la position de la rue Saint-Germain à l'ouest de l'église du quartier Sainte-Agnès témoigne de la forme de la baie de Rimouski avant le début des travaux¹⁰.

La ville de Rimouski a grandement évolué depuis les années 1900. L'explosion démographique se produit à compter des années trente.

Entre 1930 et 1966, la population de Rimouski passe ainsi de 5 589 à 20 330 habitants¹¹. La ville de Rimouski s'est développée en plusieurs phases au gré de son évolution démographique et économique. Après l'incendie de 1950, la ville revoit sa stratégie urbanistique. Elle modifie les normes de construction et d'aménagement des infrastructures routières afin de s'adapter au développement de l'industrie de l'automobile, les voitures étant davantage accessibles et donc de plus en plus présentes dans les rues de Rimouski. Cette modification a comme effet de diminuer l'espace disponible pour la reconstruction, en raison de l'aménagement de rues plus larges et de l'intégration d'espaces de stationnements.

Dès le début des années 1950, la ville de Rimouski et le gouvernement du Québec s'entendent pour enclencher des travaux de rem-

blaiement, qui visent à gagner du terrain sur le fleuve Saint-Laurent¹² (figure 2). Ceci avait pour objectif d'augmenter la superficie du périmètre urbain, mais avant tout de permettre la construction du boulevard Saint-Germain¹³. À la fin des travaux, qui se terminent vers le début des années 1960¹⁴, c'est environ 80 000 m² qui ont été gagnés sur le fleuve, ce qui va changer de façon importante le paysage urbain de Rimouski¹⁵. De plus, à la même époque, la rue Léonidas devient déjà un axe de développement industriel¹⁶.

A- Résultats des observations de la couverture aérienne Intervalle 1948-1951

De 1948 à 1951 (figure 2), il s'est produit certains changements au niveau de l'occupation du territoire de l'espace littoral rimouskois étudié, et ce, même si l'intervalle est relativement court. Ce bref intervalle donc l'incendie de 1950¹⁷, ce qui laisse entrevoir comment la ville s'est réorganisée dans l'année qui suivit le désastre. Une des modifications majeures du paysage urbain, comme nous l'avons dit précédemment, consiste en la mise en place du remblai (figure 2). Il semble donc que la ville, suite au feu, a rapidement entrepris le réaménagement de son centre-ville, puisque le boulevard est déjà en construction sur la zone remblayée dès 1951. Le remblai est toutefois loin d'être complété à ce moment, puisque seulement 800 mètres linéaires sont en place, à partir de l'embouchure de la rivière (figure 2). Le développement du réseau routier coïncide avec un nombre croissant d'automobiles à Rimouski, ce que confirme la littérature¹⁸ qui fait le constat de l'élargissement des voies

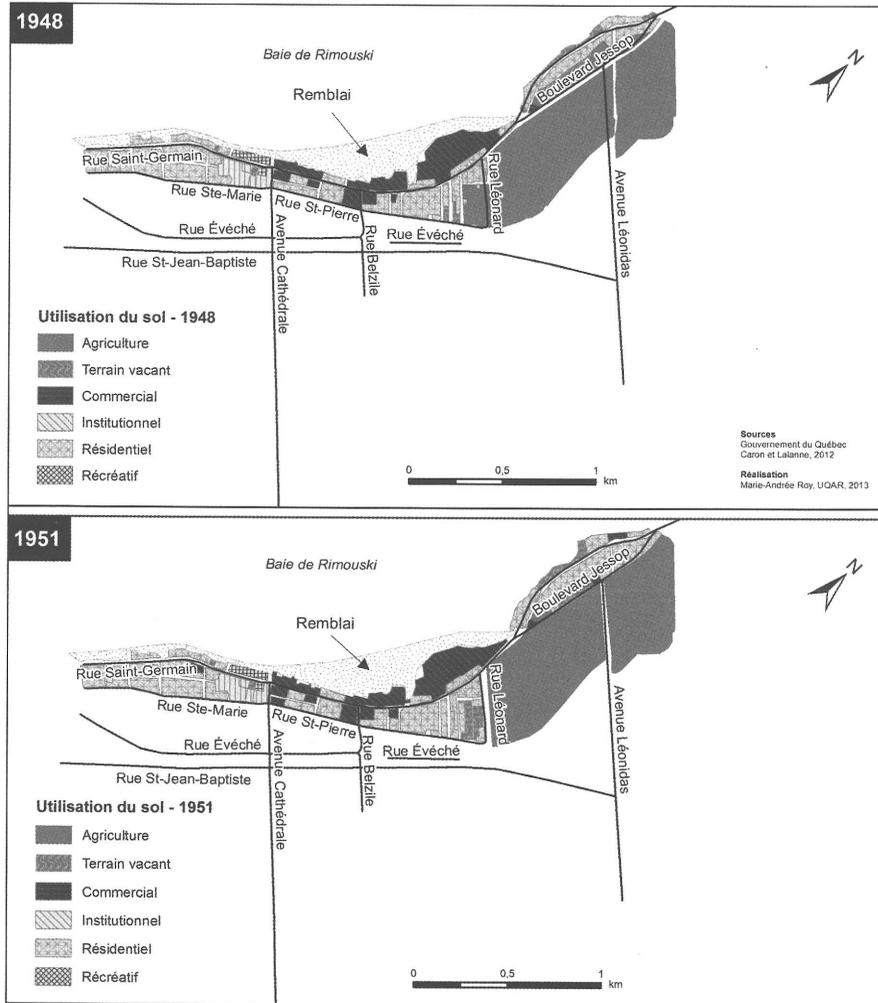


Figure 2 : Cartes des fonctions urbaines de la ville de Rimouski.
Haut : 1948; Bas : 1951

routières et de la définition de nouveaux tracés au cours de ces mêmes années. Il est aussi intéressant de constater une légère expansion urbaine vers l'est. Le développement des zones résidentielles se fait principalement aux dépens des terres agricoles de l'est de la ville, mais aussi sur des terrains vacants (figure 2). Il apparaît donc que les principaux changements observés au cours de cet intervalle concernent différentes utilisations du sol; en ce qui concerne les transports

avec le début des travaux de remblaiement et par rapport aux fonctions résidentielles dans l'est de la ville (figure 2).

Intervalle 1951-1963

Pour l'intervalle de 1951 à 1963 (figures 2 et 3), l'événement le plus marquant consiste en une forte expansion urbaine au détriment des terres agricoles. De plus, c'est au cours de cet intervalle que les travaux de remblaiement sont complétés. Le remblai se rend jusqu'à la limite entre le Boulevard René

Lepage et le Boulevard Jessop, ce qui a considérablement agrandi l'espace disponible pour l'urbanisation. Toutefois, l'occupation de ce nouvel espace n'est qu'à peine entamée en 1963, les seuls développements prenant place dans la zone remblayée étant l'implantation d'un hôtel et d'un centre d'enfouissement à l'emplacement actuel de *La Grande Place*¹⁹. Il importe toutefois de rappeler que le projet de remblaiement est seulement achevé vers le début des années 1960²⁰, ce qui laisse relativement peu de temps pour que des changements s'opèrent et soient observables sur la photographie aérienne de 1963. De façon plus importante que pour l'intervalle précédent, il y a une forte expansion urbaine qui survient entre 1951 et 1963. Cette tendance est surtout marquée par le développement de zones résidentielles à l'est de la ville aux dépens de terres agricoles (figures 2 et 3), et ce, de façon plus importante que durant l'intervalle précédent. Ce développement des zones résidentielles et leur densification s'accompagnent aussi de la création de parcs et d'espaces verts sur des terrains vacants. Cependant, le développement dans l'est de la ville ne concerne pas uniquement la zone résidentielle. En effet, il y a aussi apparition d'activités industrielles et multiplication des activités commerciales le long de la rue Léonidas, qui devient un axe de développement important. Ces changements qui affectent l'est de la ville marquent aussi le recul de la zone agricole, qui se voit même délaissée au profit de terrains vacants. Il semblerait donc que, dès 1963, il en soit fini de l'agriculture dans la zone littorale (figure 3). Du côté du centre-ville, la princi-

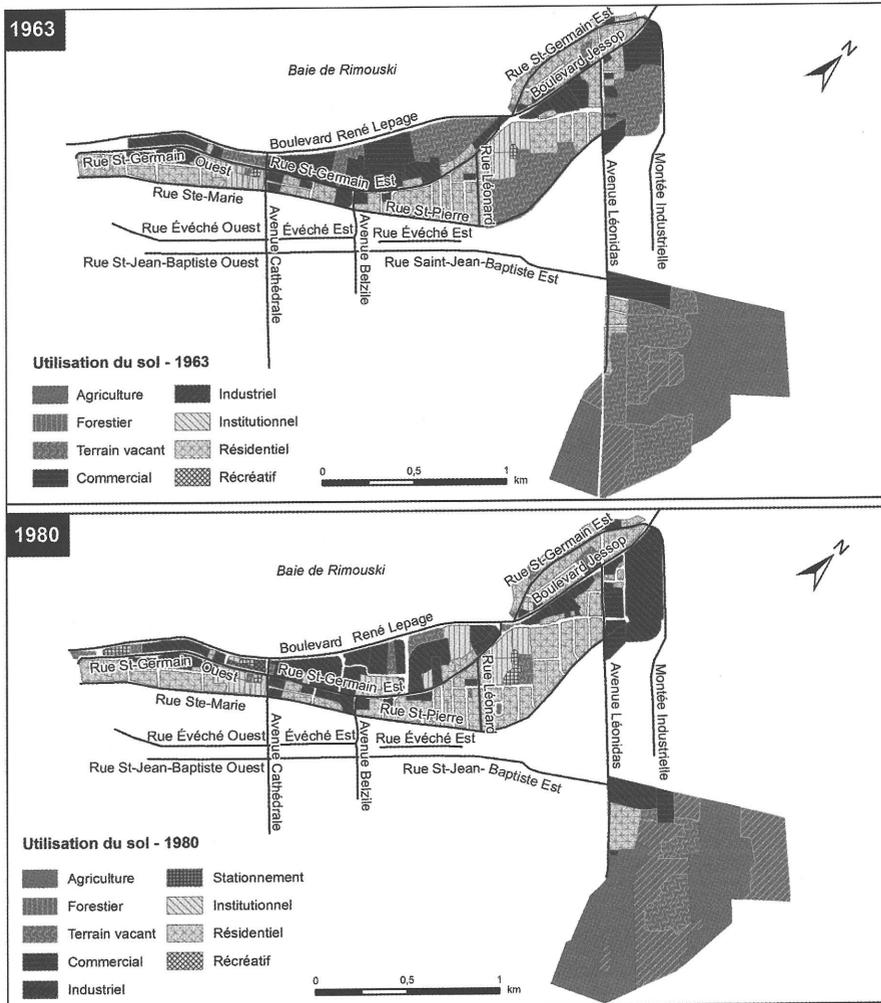


Figure 3 : Cartes des fonctions urbaines de la ville de Rimouski.
Haut : 1963; Bas : 1980

pale tendance observée est un développement de la zone commerciale, particulièrement des commerces de proximité. Ceci s'observe principalement sur la rue Saint-Germain, surtout entre la rivière et la jonction avec la rue de la Cathédrale. Somme toute, il y a davantage de changements au niveau de l'utilisation du sol durant cet intervalle que lors du précédent.

Intervalle 1963-1980

Entre 1963 et 1980 (figure 3), le nouvel espace urbain créé par le

remblai se développe. L'offre commerciale et de services prend son essor, entre autres avec l'apparition de nouveaux commerces de proximité, de nouveaux hôtels et du bâtiment voué à la promotion du tourisme. Il y a aussi un changement de fonction, puisque le centre commercial *La Grande Place* occupe dorénavant l'ancien site d'enfouissement²¹. Il y a donc une modification majeure du paysage côtier en raison de la densification de cet espace qui était encore peu occupé dans l'intervalle précé-

dent. L'évolution est tributaire du passé surtout par le développement hôtelier et commercial. Au cours de cette période, *La Grande Place* n'est pas le seul centre commercial à s'installer sur le territoire rimouskois puisque, dans l'est de la ville, le *Carrefour Rimouski* a aussi été construit. L'implantation du *Carrefour Rimouski* s'est principalement réalisée sur des terres vacantes, mais celui-ci a aussi englobé des espaces à vocation industrielle. Les fonctions urbaines à proximité de la rue Léonidas et surtout près de son intersection avec le boulevard Jessop ne changent pas, le tout demeurant un amalgame de fonctions résidentielles, commerciales et industrielles. Tout de même, l'intervalle de 1963 à 1980 est sujet à quelques changements. La croissance ne se fait pas seulement sur le plan commercial, mais aussi sur le plan résidentiel. En effet, de grandes terres vacantes entre la rue Léonard et l'avenue Léonidas sont converties en quartiers résidentiels principalement caractérisés par des maisons unifamiliales. Ces maisons occupent une partie de l'ancienne zone agricole des années 1950 (figures 2 et 3). Les zones vacantes deviennent dans l'ensemble de plus en plus rares et le périmètre urbain semble donc se densifier autour du noyau dynamique qu'est le centre-ville de Rimouski. Dans le quartier à l'est du remblai, il n'y a pas de nouvelles constructions dans cette zone à vocation résidentielle.

Intervalle 1980-1993

Entre 1980 et 1993 (figures 3 et 4), le développement de la zone côtière rimouskoise semble ralentir en raison d'une densité urbaine déjà considérable et du manque

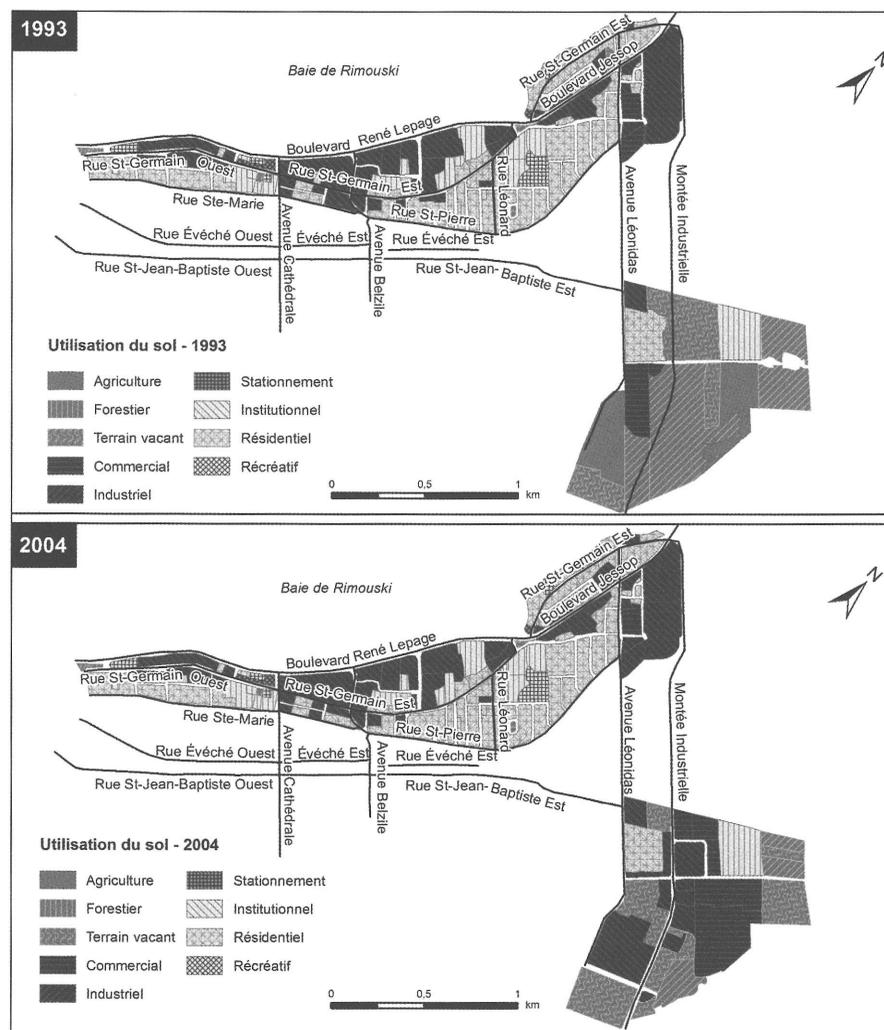


Figure 4 : Cartes des fonctions urbaines de la ville de Rimouski.
Haut : 1993; Bas : 2004

de terrains vacants. Les quelques zones inoccupées restantes au centre-ville sont finalement attribuées à des fonctions commerciales. Dans l'est de la ville, quelques terrains inoccupés sont convertis en parcs et en espaces verts. Pour le reste, il n'y a tout simplement pas de changement notable et les fonctions demeurent relativement les mêmes en ce qui concerne l'occupation du sol de la zone côtière.

Cependant, au cours de cet intervalle, le centre commercial et industriel de Rimouski, historiquement concentré à proximité de la côte, se déplace vers l'intérieur des terres à l'emplacement de l'actuelle *Cité des Achats* (zone 2). Sur ce territoire, avant 1980, les terres sont vacantes ou à vocation agricole et forestière. Entre 1980 et 1993, le territoire de la zone 2 est donc en véritable transition (figure 3 et 4). Sans y observer de changement majeur, il est possible de

noter plusieurs traces d'une évolution du type d'occupation. Dans le nord de la zone de l'actuelle *Cité des Achats*, il est possible de constater que l'année 1993 marque l'implantation de zones industrielles et commerciales (figure 4). Ce changement implique une modification de l'utilisation du sol d'une vocation agricole vers une vocation commerciale et industrielle. Le développement urbain dans le secteur de la *Cité des Achats* marginalise l'agriculture, ce qui rappelle ce qui s'était produit pour la zone côtière entre 1948 et 1963. Les activités commerciales et industrielles tendent à se déplacer du nord vers le sud au fil des ans, suivant l'axe de la Montée Industrielle-et-Commerciale – la toponymie étant ici en phase avec le plan d'urbanisme. Un autre changement qui marque l'évolution de la zone de la *Cité des Achats* est l'installation d'un nouveau centre de transformation électrique²², précurseur du développement à venir, la ville ayant anticipé la demande. Le développement d'une activité industrielle et commerciale dans cette zone semble donc bien enclenché en 1993.

Intervalle de 1993-2004

Au cours de la période allant de 1993 à 2004 (figure 4), il n'y a pas non plus de changement majeur sur le territoire côtier déjà bien occupé. La seule évolution notable concerne l'extension du stationnement du *Carrefour Rimouski* aux dépens d'activités industrielles.

Toutefois, le développement industriel et commercial dans le secteur de la *Cité des Achats*, entamé entre 1980 et 1993, se poursuit aussi entre 1993 et 2004. C'est pendant cette période que le développe-

ment de cette zone est le plus marqué (figure 4). Elle possède une très grande diversité de fonctions : industrielle, forestière, commerciale et résidentielle ainsi que des terres vacantes. Il y a présence de plusieurs petits commerces dans la section nord de la 2^e Rue alors que dans la partie sud de la 2^e Rue, on voit apparaître des commerces de grande surface. Un élément important dans le territoire est la présence de grands terrains vacants en construction qui traduisent le développement en cours. De plus, plusieurs services tels que des stations-services, des restaurants et des hôtels apparaissent. Le développement du commerce et l'apparition des zones de service sont très influencés par la construction de l'autoroute 20 et l'aménagement de la sortie de la Montée Industrielle-et-Commerciale s'y rapportant. Cet élément influence grandement le développement de cet axe nord-sud, évolution très visible sur la photo aérienne de 2004.

Entre 1993 et 2004, nous assistons à la disparition complète des zones agricoles dans le secteur 2 (figure 4). Une diversification des types d'industries qui investissent la section sud-est de la zone explique en partie le phénomène. Depuis la création du parc industriel en 1970, l'expansion des industries s'est effectuée le long de la Montée Industrielle-et-Commerciale (figure 3), mais entre les années 1993 et 2004 (figures 4), cette tendance est davantage marquée vers le sud. Le déplacement du dépôt à neige du centre-ville vers cette zone représente un autre indice de ce déplacement. L'explosion du développement industriel et commercial de la zone de la Montée Industrielle-et-Commerciale

est l'un des aspects les plus frappants de l'évolution de l'occupation du territoire pour cet intervalle de temps. Ainsi, autour des principaux axes routiers de la zone de la *Cité des Achats*, il y a densification de la zone par le développement des fonctions industrielles et commerciales.

B- Tendances générales en matière d'aménagement

À partir des observations tirées de l'examen de la couverture aérienne, nous proposons maintenant une analyse des tendances générales en matière d'aménagement sur le territoire de Rimouski. Tout d'abord, l'aménagement du centre-ville et des quartiers plus anciens de Rimouski est nettement différent du développement des quartiers plus récents à l'est de la rue Léonard qui se sont développés au cours des années 1960 à 1980. Cette différence est très marquée dans le paysage lorsqu'on observe les modèles d'aménagement du territoire. À l'ouest du centre-ville, entre l'avenue de la Cathédrale et l'embouchure de la rivière Rimouski, les fonctions urbaines sont relativement mixtes. Dans la majorité des quadrilatères, il y a un mélange entre des édifices à vocation commerciale et des résidences. À l'inverse, la zone plus à l'est entre l'avenue de la Cathédrale et l'avenue Léonidas, est composée de quadrilatères généralement attribués à un seul type d'occupation, et donc plus unificables. Plus le développement est récent, plus il suit des schémas préétablis. Cette tendance à un aménagement plus organisé correspond à l'arrivée en 1961 du premier plan d'urbanisme²³, qui précède la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme qui entre en vigueur

en 1982²⁴. Le développement du projet Bois-Brillant dans le quartier Sainte-Agnès est un bon exemple de cette nouvelle vision du développement. Le plan d'urbanisme génère un développement uniquement résidentiel et enclavé, ce qui limite les conflits d'usages. La législation qui structure le développement est toujours présente dans le paysage, ce qui favorise un développement unimodal dans les quartiers récents de Rimouski. Il suffit de penser au développement récent des prés du Saint-Rosaire qui est caractérisé par une concentration résidentielle sans commerce de proximité²⁵.

Un des objectifs spécifiques de notre étude visait à déterminer si le développement de l'espace remblayé s'est fait de façon anarchique puisqu'il s'est produit avant l'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme par le gouvernement provincial en 1982²⁶. Toutefois, il importe de rappeler que le développement sur la zone remblayée fut tout de même encadré par le plan d'urbanisme élaboré en 1961²⁷. Ce développement est surtout visible entre 1963 et 1980 et, tel que décrit précédemment, il ne se fait pas de façon anarchique. En effet, les usages sont compatibles, soient principalement des fonctions commerciales. Il s'agit surtout de commerces de proximité et d'hôtels, en plus de la présence d'un centre commercial, *La Grande Place*. L'ampleur des problèmes de stationnement au centre-ville a toutefois été mal anticipée. Par contre, dans le contexte des années 1960 à 1980, il était difficile de prévoir le nombre de voitures qui circuleraient dans les années 2000. Le problème avait toutefois été anticipé en partie

puisque le terrain où est construite *La Grande Place* devait obligatoirement servir pour des espaces de stationnements. Ainsi, le centre commercial construit en 1968 a dû être construit sur pilotis pour respecter cette condition²⁸. Aujourd'hui par contre, l'implantation d'un projet résidentiel impliquant la construction de deux tours à logements semble incohérente avec les fonctions déjà en place, le secteur n'offrant pas nécessairement le milieu de vie tranquille que pourrait rechercher la clientèle de ces immeubles.

L'analyse de l'occupation du territoire côtier de Rimouski représente un laboratoire intéressant. Après le feu de 1950, la construction du remblai et de la route coupait l'accès direct au fleuve (figure 2). Cette construction répondait à différents besoins de la ville sur le plan de l'aménagement du territoire. À cette époque, le littoral était, à plusieurs endroits, peu apprécié et peu attirant, car il servait généralement de lieux de débarquement pour les commerces qui bordaient la côte. L'approvisionnement par voie d'eau des commerces du littoral a pris fin avant le remblaiement des années cinquante. L'arrivée du chemin de fer (1873) et plus tard l'essor du camionnage (1920-1940) vont participer à la redéfinition du rapport au fleuve²⁹. La baie de Rimouski était un lieu très pollué par la présence de deux dépotoirs en bordure du fleuve, situés respectivement sous l'actuel centre commercial de *La Grande Place* et à l'est de l'Hôtel des Gouverneurs³⁰. De plus, à une certaine époque, plus de 35 bouches d'égout se déversaient directement dans la rivière et la baie de Rimouski³¹.

Plusieurs carcasses de voitures jonchaient la batture. Ce n'est que depuis quelques années que les Rimouskois entreprennent de se réapproprier leur littoral, entre autres avec la construction de la promenade. La vision de Rimouski et de sa baie semble avoir été très différente de celle d'aujourd'hui. Quelques projets qui sembleraient farfelus aujourd'hui étaient considérés comme très sérieux à l'époque. Par exemple, un conseiller municipal avait suggéré de prolonger l'avenue de la Cathédrale jusqu'à l'île Saint-Barnabé et de transformer cette dernière en aéroport³². Un autre projet était de déplacer le chemin de fer dans le centre de la baie afin de régler la problématique actuelle qu'entraîne le passage du train en ville³³. Ces projets, ainsi que la construction du remblai, démontrent que les préoccupations d'hier étaient différentes de celles d'aujourd'hui en regard de la place que le fleuve occupe dans l'espace rimouskois.

Évolution de l'utilisation du sol

Activités commerciales

Le développement et la migration de la zone commerciale de la ville de Rimouski est un autre point d'intérêt. À la fin des années 1970 et au début 1980, on peut remarquer le déplacement de plusieurs commerces vers les centres d'achats. À la fin des années 1970, la ville de Rimouski a vu l'arrivée de plusieurs centres commerciaux dispersés dans la ville soit, le *Carrefour Rimouski* et les *Galerias GP* en 1978, de même que la *Place Arthur-Buies* en 1979³⁴. Il faut noter toutefois que le centre commercial de *La Grande Place* était déjà présent depuis 1968. Par la suite, il y a eu la création de la *Cité des Achats* qui

a débuté en 1990 et l'arrivée des grandes bannières dans les années 2000³⁵. Le déclin de la vocation principalement commerciale du centre-ville s'explique par deux facteurs importants, soit le déplacement des commerces et la fermeture des commerces spécialisés. L'arrivée de grandes bannières à Rimouski a été très difficile pour plusieurs petits commerces de la ville. L'ouverture du Canadian Tire et du Rona a par exemple favorisé la fermeture de la Ferronnerie de Rimouski de même que des quincailleries Handy-Handy et Western Tire³⁶. Dans le même sens, l'arrivée du Tanguay en 1991 a possiblement précipité la fermeture de Meubles Légaré, de Meubles Dessureault et de Meubles Belzile et Frères³⁷. L'autre élément important du déplacement des commerces vers la *Cité des Achats* est le phénomène d'attraction. L'arrivée des grandes bannières telles que Wal-Mart et Bureau en Gros dans le sud-est de la ville pousse les autres commerces à se concentrer dans les mêmes quartiers afin de tenter de profiter de l'attraction de la clientèle générée par ces géants du commerce de détail³⁸. Ces grandes bannières sont intéressées par cette zone précise en raison de la disponibilité de grands terrains vacants, mais aussi en raison de la proximité de l'autoroute 20 qui favorise l'arrivée de clients provenant d'autres villes et villages de la région, voire d'autres provinces. Il est intéressant de constater la migration de la zone commerciale vers le sud, et donc son éloignement du centre-ville.

Deux projets importants ont permis à Rimouski de retrouver un centre-ville actif dans les années 1990 et 2000. L'ouverture des *Halles Saint-*

Germain en 1990 et la création de la *Place Wilfrid* l'année suivante ont favorisé la rétention et le développement de petits commerces au centre-ville. Ils redynamisent la zone commerciale de la rue Saint-Germain Ouest en permettant l'implantation de différents petits commerces de proximité³⁹. Au début des années 2000, la création de la *Fondation Centre-Ville*, qui a, entre autres, comme vocation la revitalisation économique du centre-ville de Rimouski, participe au même mouvement. Pendant ses deux premières années de fonctionnement, la fondation a investi plus de 1,5 million de dollars dans l'aménagement et la réfection de certaines façades de la zone commerciale de la rue Saint-Germain Ouest⁴⁰.

Activités industrielles

La fonction industrielle de Rimouski se concentre aujourd'hui principalement sur la Montée Industrielle-et-Commerciale et sur l'avenue Léonidas. Ces deux axes ont concentré le développement industriel dans l'est de la ville. À partir des années 1960, ce développement s'opère au détriment des zones agricoles. L'industrialisation de ces deux axes routiers s'est effectuée en deux phases. Dans les années 1970 et 1980, l'avenue Léonidas prend de l'ampleur alors qu'après 1980, c'est la Montée-Industrielle-et-Commerciale qui se développe et qui devient l'axe principal de développement industriel de Rimouski. Celle-ci permettra le développement du nouveau parc industriel inauguré en 1970 par la ville de Rimouski⁴¹. La construction de l'autoroute 20 stimule le développement le long de l'axe routier de la Montée Industrielle-et-Commerciale au sud de la 2^e Rue.

Activités agricoles

En raison de la présence de dépôts marins⁴², les différentes terres de Rimouski sont très propices à l'exploitation agricole, ce qui explique la présence marquée de ces activités avant 1951. C'est entre 1951 et 1963 que la fonction agricole disparaît du paysage côtier rimouskois. Au cours de cet intervalle, les usages résidentiels, industriels et même institutionnels s'imposent au détriment de la zone agricole⁴³. Les terres agricoles semblent être à un tel point diminuées que de grands espaces sont même laissés vacants. La Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles du Québec n'entrant en vigueur qu'en 1978, l'expansion du territoire urbain sur les terres agricoles n'est pas contrôlée. Toutefois, la réelle raison du déclin de l'agriculture trouve sa source dans cette période de mécanisation de l'agriculture qui est déjà bien enclenchée en 1950⁴⁴. Au cours de cette période, la rationalisation mène à la cessation des activités de nombreux petits producteurs⁴⁵. Malgré tout, l'expansion de la zone industrielle jusqu'au niveau de la *Cité des Achats* a aussi entraîné le recul des terres agricoles entre 1980 et 1993, puis leur disparition entre 1993 et 2004.

Occupation résidentielle

Le milieu résidentiel a grandement évolué au fil des années. Au début des années 1950, il était principalement concentré au centre-ville ou dans son pourtour. Puis, avec l'intégration rapide et massive de l'automobile, les quartiers résidentiels se sont progressivement développés à des distances de plus en plus importantes du centre-ville et des commerces. Cette réalité est très bien marquée dans le paysage

par un développement plus important des quartiers résidentiels à l'est de notre zone d'étude, tel que décrit précédemment. Cet éloignement du centre-ville et cette densification en périphérie sont aussi visibles à plusieurs autres endroits dans la ville de Rimouski, par exemple dans le secteur des prés du Saint-Rosaire⁴⁶.

Conclusion

Au fil des dernières décennies, l'aménagement du territoire de la ville de Rimouski fut ponctué par divers événements : l'incendie de 1950, la mise en place du remblai, le développement de la réglementation en matière de planification de l'aménagement et l'évolution de la stratégie urbanistique. La ville a aussi connu certains épisodes d'évolution et de migration des différentes utilisations de son sol. Premièrement, la migration des secteurs résidentiels vers l'est suite à l'incendie, le développement de l'espace industriel vers l'est et ensuite vers le sud, puis dans un passé récent, la migration de la fonction commerciale du centre-ville vers l'est avec l'apparition du *Carrefour Rimouski* et ensuite vers le sud, dans la zone de la *Cité des Achats*. La multiplication du nombre d'automobiles dans la seconde moitié du 20^e siècle est responsable en majeure partie de la tendance à l'éloignement du centre-ville, et ce, tant sur le plan commercial que sur le plan résidentiel. Pour ce qui est de la migration de la fonction commerciale, il faut tenir compte des grandes bannières qui ont profité des multiples terrains vacants pour s'établir, mais aussi de la proximité de la sortie de l'autoroute 20 qui draine une importante clientèle. Avec l'arrivée du nouveau plan d'urba-

nisme de la ville de Rimouski, il sera intéressant d'observer le développement aux alentours de la *Cité des Achats*, mais aussi de suivre l'évolution du centre-ville, fortement densifié, mais en proie à une modification de sa fonction première.

Finalement, une modification majeure du tissu urbain de nombreuses municipalités au Québec

a eu lieu en 2001. Les fusions municipales ont assurément eu un impact significatif sur l'aménagement du territoire de la nouvelle ville de Rimouski. Il serait pertinent d'effectuer une analyse comparative de cette étude et de l'évolution du tissu urbain de la ville de Rimouski après les fusions municipales.

Remerciements

Les auteurs remercient Madame Marie-Andrée Roy pour la réalisation des figures. Une partie de cette étude a été réalisée dans le cadre d'un cours de photointerprétation dispensé à l'Université du Québec à Rimouski (UQAR).

Notes

- 1 Étudiant en géographie, Université du Québec à Rimouski, Rimouski, Qc, 300, allée des Ursulines, G5L 3A1, Canada.
- 2 Étudiant en géographie, Université du Québec à Rimouski, Rimouski, Qc, 300, allée des Ursulines, G5L 3A1, Canada.
- 3 Module de géographie, Université du Québec à Rimouski, Rimouski, Qc, 300, allée des Ursulines, G5L 3A1, Canada
- 4 Larocque, Paul, Jeannot Bourdages et al. (2006). *Rimouski depuis ses origines*, 411 p.
- 5 Municipalité Régionale de Comté Rimouski-Neigette (2012). Conseil des maires – Historique et mission [en ligne], page consultée le 3 octobre 2012, URL : <http://www.mrcrimouski-neigette.qc.ca/maire/historique/ind ex.php>.
- 6 Pour cette étude, les photographies aériennes de 1948 (A11659-106 et A11659-107) et de 1951 (A12956-4, A12956-5 et A12956-5) provenant du gouvernement fédéral ont été analysées. Les photographies aériennes de 1963 (Q63311-223 et Q63311-224), de 1980 (Q80537-64, Q80537-65, Q80537-66 et Q80537-67), de 1993 (Q93107-4 et Q93107-5) et de 2004 (Q04123-5, Q04123-6, Q04123-7, Q04123-8, Q04145-27 et Q04145-28) provenant du gouvernement provincial québécois ont également été analysées.
- 7 Ministère de l'Énergie et des Ressources (1983), *Compilation de la géologie du Quaternaire*, 22C/7.
- 8 Livernoche, C. (1996). « Géomorphologie du territoire urbain et utilisation de l'espace », *Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent*, vol. XIX, n° 2 (49), p. 5-13.
- 9 Larocque, Paul, Jeannot Bourdages et al., *op. cit.*
- 10 Livernoche, C., *op. cit.*
- 11 Larocque, Paul, Jeannot Bourdages et al., *op. cit.*
- 12 *Ibid.*
- 13 *Ibid.*
- 14 *Ibid.*
- 15 *Ibid.*
- 16 *Ibid.*
- 17 Flamand-Hubert, M. et al. (2007). « Rimouski, 6 mai 1950. La plus grande catastrophe de l'histoire du Bas-St-Laurent », *Les Cahiers de l'Estuaire*, n° 4, 60 p.
- 18 Larocque, Paul, Jeannot Bourdages et al., *op. cit.*
- 19 *Ibid.*
- 20 *Ibid.*
- 21 Larocque, Paul, Jeannot Bourdages et al., *op. cit.*
- 22 Il s'agit de l'actuel poste Jules-A. Brillant d'Hydro-Québec situé sur la 2^e Rue Est.
- 23 Municipalité Régionale de Comté Rimouski-Neigette, *op. cit.*
- 24 *Ibid.*
- 25 Lelièvre-Mathieu, A. (2011). « Les Sœurs de Notre-Dame du Saint-Rosaire. Une présence religieuse marquante pour l'histoire territoriale de Rimouski », *Revue L'Estuaire*, n° 71, p. 39-43.
- 26 Municipalité Régionale de Comté Rimouski-Neigette, *op. cit.*
- 27 Larocque, Paul, Jeannot Bourdages et al., *op. cit.*
- 28 *Ibid.*
- 29 Vignola, K. (2012). « De seigneurie à métropole régionale. L'évolution de l'urbanisation à Rimouski de la Nouvelle-France à nos jours », *Revue L'Estuaire*, n° 72, p. 4
- 30 Larocque, Paul, Jeannot Bourdages et al., *op. cit.*
- 31 *Ibid.*
- 32 *Ibid.*
- 33 *Ibid.*
- 34 *Ibid.*
- 35 *Ibid.*
- 36 *Ibid.*
- 37 *Ibid.*
- 38 Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation du Québec (2007). *Tendances de l'industrie du commerce de détail*, 49 p.
- 39 Larocque, Paul, Jeannot Bourdages et al., *op. cit.*
- 40 *Ibid.*
- 41 Ville de Rimouski, « Parcs industriels et technologiques », [en ligne] consulté 1 mars 2013) URL : <http://www.ville.rimouski.qc.ca/fr/investisseurs/nav/commerces.html>.
- 42 Ministère de l'Énergie et des Ressources, *op. cit.*
- 43 Fortin, J.-C. (2003). « PURDEL et la rationalisation de l'agriculture » [en ligne], *Encyclopédie Encyclobec*, page consultée le 15 avril 2013, URL : <http://www.encyclobec.ca/main.php?docid=259>.
- 44 *Ibid.*
- 45 *Ibid.*
- 46 Lelièvre-Mathieu, A., *op. cit.*